DE-AUSGABE

SHELBY GT500 »ELEANOR« – DAS FILMAUTO VON NICOLAS CAGE

AUSGABE 31 / NOVEMBER 2017

Octane

AUTOKLASSIKER & SPORTWAGEN

5 JAHRE *OCTANE*

2000 PLATZIERUNGEN IN 30 JAHREN

HELDEN IN ORANGE

FERRARI 288 GTO VON NIKI LAUDA – JAGUAR XK 140 VON ANITA EKBERG – AWTOWELO TYP 650 VON WASSILIJ STALIN – ZEITREISE MIT CARL H. HAHN – AUSFLUG IM NEUEN ASTON MARTIN DB11

EUR 6,50

31
4 198168 106507

ALLES AUF ORANGE

»Das Grün ist zwar auch fast eine Jägermeister-Farbe, sieht aber sehr trist aus. Lackiert das Ding doch in Orange. Das fällt schön auf. Ist auch eine unserer Farben.« Günter Mast

TEXT Jürgen Lewandowski // FOTOS Kai-Uwe Knoth

UNTEN
Ecki Schimpf in seiner Sammlung von Rennfahrzeugen des »Jägermeister Racing Teams«, deren Tradition er mit der Firma '72Stagpower weiterleben lässt.

Es gibt Sätze, die verändern ein Leben und sind ein schöner Beweis dafür, dass die alte Erkenntnis »Wenn man glaubt, sein Leben planen zu können, dann lacht Gott nur« seine Berechtigung hat. Und ein Satz, der zu einer außergewöhnlichen Rennwagen-Sammlung führen sollte – doch dazu später. Also zurück in den Dezember 1972, als ein junger Braunschweiger bei der Rallye Monte Carlo mitfahren wollte und seinen Cousin um etwas Unterstützung bat. Und damit eine kleine Lawine lostrat, die sich in einigen orangefarbenen Rennwagen manifestieren sollte.

Die Idee mit der Lackierung im Jägermeister-Orange hatte Günter Mast. Der hatte in den Siebziger- und Achtzigerjahren als Geschäftsführer der Jägermeister-Gruppe nicht nur 1973 die Trikot-Werbung bei dem Fußballverein Eintracht Braunschweig eingeführt, sondern auch seinem Cousin Eckhard Schimpf zwei Jahre zuvor genehmigt, mit etwas finanzieller Unterstützung der Firma ein paar Rennwagen in Jägermeister-Lackierung auf die Rennstrecken zu schicken.

Dabei hatte »Ecki« Schimpf nur um 500 DM Zuschuss gebeten, um 1972 mit einem Porsche 914/6 an der Rallye Monte Carlo teilnehmen zu können – als Gegenleistung wollte er ein paar Jägermeister-Schriftzüge auf dem Auto anbringen. Damals war Reklame auf Rennwagen gerade erst seit gut drei Jahren im Motorsport erlaubt und Mast sah die Chance: »500 DM sind so eine krumme Summe. Du kriegst 1000. Und wenn Du aus Monte Carlo zurück bist, melde Dich bei mir. Ich denke, wir sollten etwas besprechen.«

Zwar fiel der 914/6 bei der Rallye aus, aber das Gespräch mit Günter Mast fand natürlich statt. Eckhard Schimpf: »Und es lief toll.« Mast sagte: »Reklame ist doch erlaubt. Kauf Dir also irgend einen Rennwagen auf unsere Rechnung, verpflichte außerdem einen richtigen Star und noch ein Rudel anderer Fahrer drum herum.« Damit hatte das Leben von Ecki Schimpf eine unerwartete, niemals geplante Wendung genommen: »Vier Wochen später stand das Jägermeister Racing Team. Unser erster Star war Graham Hill, damals bereits zweifacher Formel-1-Weltmeister.«

Von nun an ging es steil aufwärts: Der junge Niki Lauda im BMW Alpina 3.0 CSL-Coupé, der 1973 die Fans mit seiner spektakulären Fahrweise zu Begeisterungsstürmen trieb oder der Brite Vic Elford, der mit einem 1000 PS starken Porsche 917 in Hockenheim in Jägermeister-Farben siegte. Endgültig zum Kult wurde Jägermeister dann aber in den Jahren 1974 bis 1977, als Hans-Joachim »Striezel« Stuck im March Formel 2 die Fans mit seinen spektakulären Fahrten begeisterte. Wer damals miterleben konnte, wie 100.000 Menschen in Hockenheim tobten und die Feuerwerksraketen in den Himmel schossen, wenn Stuck als Führender ins Motodrom einbog, würde heute jedes Rolling Stones-Konzert als nette Abendunterhaltung bezeichnen. Dazu kamen von 1976 bis 1978 die Jägermeister Max Moritz-Rennwagen.

Schimpf hat diese Zeiten in seinem lesenswerten Buch »Jägermeister Racing 1972 bis 2000« wunderbar beschrieben – ein Band, der übrigens bald wieder in einer vierten Auflage erhältlich sein wird. Über die bemerkenswerte Karriere als Sponsor hinaus hat Schimpf aber noch drei weitere Karrieren gestaltet: Einerseits war →

»HANS-JOACHIM STUCK FRAGT SCHON WANN DER 956 FERTIG SEIN WIRD UND ER DAMIT WIEDER FAHREN KANN.«

er über Jahrzehnte hinweg Journalist und Mitglied der Chef-Redaktion der Braunschweiger Zeitung – was ihn wegen der vielen dort nötigen Wochenend-Dienste des Öfteren davon abhielt, an jedem Wochenende seiner Karriere als Rennfahrer nachzugehen. Nun würde der stets bescheiden auftretende Mann sich nie mit den Stars der Vollgasbranche vergleichen, denen er so oft dazu verhalf, in den besten Rennwagen zu sitzen – »Ich habe ja auf den Rennstrecken live miterlebt, wie mir ein Niki Lauda, ein Manfred Schurti, ein Manfred Winkelhock oder ein Klaus Ludwig um die Ohren gefahren sind. Ich habe das artistische Können dieser Weltklassefahrer gesehen. Da waren meine Fahrkünste weit davon entfernt.«

Dennoch muss gesagt werden, dass Eckhard Schimpf doch ziemlich schnell war, wie wären sonst Klassensiege beim 1000 Kilometer-Rennen auf dem Nürburgring möglich gewesen – von den unzähligen Pokalen bei Bergrennen ganz zu schweigen? Erst 1982 fuhr er sein letztes von rund 350 Rennen.

Und seine dritte Leidenschaft? Er beschreibt seit vielen Jahren in äußerst lesenswerten Büchern die Geschichte seiner Heimatstadt Braunschweig. Bücher, zu denen sich auch Bände über das historische Prinzenpark-Rennen in Hamburg, Bugatti, Hans-Joachim Stuck und ein bemerkenswerter Band über Ferdinand Piëch und seine Porsche-Rennwagen gesellt haben.

Klar, dass man sich als Rennfahrer stets darum bemüht, mit dem besten Material anzutreten – schließlich möchte man nur ungerne hinterherfahren. Und so fuhr Eckhard Schimpf im Laufe seiner langen Rennfahrerkarriere einige sehr beeindruckende Fahrzeuge. Das erste war ein Porsche 914/6, den er bei dem Autohaus Max Moritz in Reutlingen für 38.000 DM erstand. Ein Wagen, der 1971 unter anderem Klassensieger beim 1000 Kilometer-Rennen von Spa geworden war und als der schnellste 2-Liter-GT jener Saison galt. Schimpf fuhr den Wagen sehr erfolgreich 1972 und 1973, um ihn dann gegen einen neuen 911 Carrera 3.0 RSR auszuwechseln. Auch dieser Wagen wurde bei Max Moritz betreut und hatte sich – wie so viele Fahrzeuge der damaligen Zeit – den diversen Reglements anzupassen: Die Kotflügelverbreiterungen wurden immer breiter, die Frontpartie immer flacher und der Heckflügel immer größer. Danach folgte ein BMW 320 Gruppe 5, einer der Wagen aus dem BMW Junior-Team, in dem sich Schimpf so wohl fühlte, dass er ihn gleich behielt.

Überhaupt nahm Ecki Schimpf gerne die Chance wahr, hin und wieder in andere Rennwagen zu steigen – solche Möglichkeiten ergaben sich beispielsweise bei Langstreckenrennen, bei denen sich drei oder vier Piloten das Cockpit teilten. So fuhr er die legendären Porsche 934 und 935, die ihm aber nicht so wirklich zusagten: »Der 934 war ziemlich schwer, hatte wegen der Reglements bedingten kleinen Spoiler eine gewöhnungsbedürftige Aerodynamik und die erste Generation von Turbo-Motoren stellte ihre Leistung doch sehr abrupt zur Verfügung. Und der 935 war ein Biest mit derart viel Leistung, dass es wahrscheinlich nur ein Dutzend von Rennfahrern gab, die ihn wirklich am Limit bewegen konnten.«

Und er fuhr bei Tests auch einmal den Porsche 956, mit dem einst Stefan Bellof, Hans-Joachim Stuck, Walter Brun, Gerhard Berger, Thierry Boutsen und Derek Bell unterwegs waren. »Es gab sieben unterschiedliche Gruppe-C-Porsche 956 und 962 im Team unseres Partners Brun. Wir haben jetzt wieder einen absolut originalen Jägermeister-956. Bei dem war später ein hubraumstärkeres Aggregat installiert, doch wir haben den Original-Motor gefunden, der bei der Auslieferung drinsaß. Derzeit wird der Wagen perfekt restauriert – Hans-Joachim Stuck fragt schon, wann der Wagen fertig sein wird und er damit wieder fahren kann.«

Man merkt: Eckhard Schimpf hat im Laufe der Jahre zu den Fahrzeugen und den Fahrern, denen er mit Jägermeister-Geldern zu ihren Einsätzen verholfen hat, eine enge Beziehung aufgebaut. »Was waren das für tolle Typen: Stefan Bellow, Niki Lauda, Edgar Dören, Toni Fischhaber, Helmut Kelleners, Klaus Ludwig, Bob Wollek, Manfred Schurti – und es gäbe noch so viel mehr Namen zu erwähnen. Sie alle haben ihren Teil dazu beigetragen, dass die Jägermeister-Rennwagen auf der ganzen Welt ein Begriff sind.«

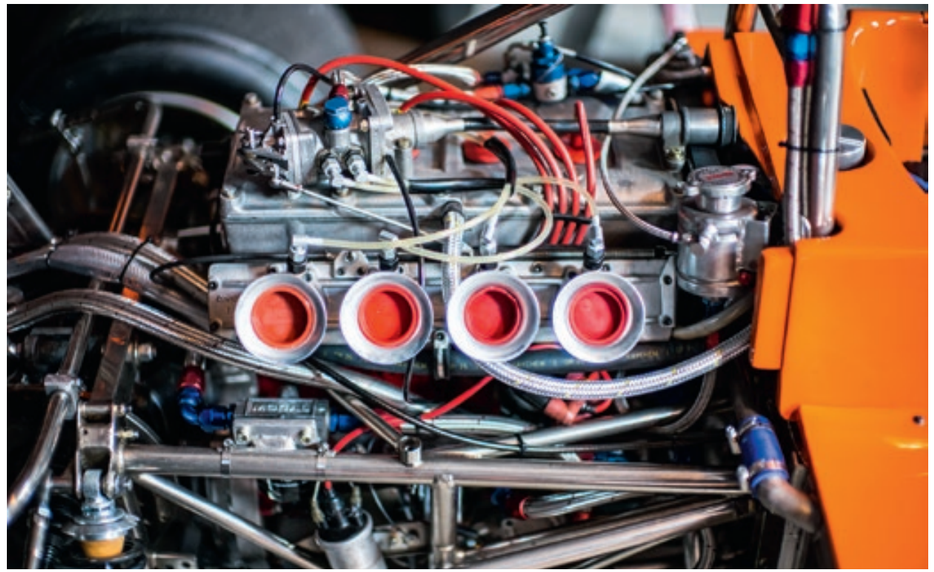
Natürlich wurden im Laufe der vergangenen Jahre und Jahrzehnte immer wieder Pläne geschmiedet, einmal einige der wichtigsten Jägermeister-Rennwagen in einer Sammlung zu vereinen. Die Basis dafür war der BMW 320 Gruppe 5, der das Haus nie verlassen hatte – und dann begann die mühsame Suche nach den eigenen Rennwagen. »Den Porsche Carrera RSR 3.0 hatte ich nie aus den Augen verloren, er stand bei John Byrne, einem Sammler in den USA, der damals auch den Foto Quelle RSR von Max Moritz gekauft hatte und sie regelmäßig bei historischen Rennen einsetzte – doch es dauerte Jahre, bis er 2014 bereit war, ihn wieder an mich zurückzuverkaufen.

Wesentlich schwieriger war die Suche nach dem 914/6, der die Jägermeister-Saga auslöste. Wie viele Renn-914er ich mir betrachtete, weiß ich nicht mehr – doch keiner war mein Ex-Rennwagen. Dann fand mein Sohn Oliver in Florida das Wrack, das sich als die Überreste des ehemaligen Max Moritz-Rennwagens herausstellen sollte.« Heute ist das Jägermeister-Urgestein wieder geboren und perfekt restauriert – und zum Mittelpunkt der Sammlung geworden, die Eckhard Schimpf mit seinem Sohn Oliver unter dem Namen »72Stagpower« in den vergangenen Jahren zusammengetragen hat. →

RUNDHERUM
In der Werkstatt beschreibt Ecki Schimpf den RSR mit 935-Karosserie, rechts das Innere von Hahnes BMW M3 Evolution, darunter der March F2 von Jochen Mass.

OBEN
Das grüne Dach gehört zum 914/6, darunter 935 RSR, March-BMW F2 und Brabham BT 38 F2.

RUNDHERUM
Ehrenplätze, Mechaniker Michael Groth und die Helme von Race-Legenden sind in der Sammlung zu sehen.



»WIR WURDEN IMMER WIEDER GEFRAGT, OB WIR NICHT JÄGERMEISTER-REPLIKEN BAUEN UND VERKAUFEN KÖNNTEN.«

Woraus sich schon mal eine klare zeitliche Eingrenzung der Sammlung ergibt, denn der Kräuterlikör diente nur von 1972 bis zum Jahr 2000 als Sponsor – dann sorgte die freiwillige Selbstbeschränkung von Alkohol- und Zigarettenwerbung für das Ende dieser Auftritte. Das ist der Grund dafür, dass die kleine, aber feine Sammlung von Eckhard und Oliver Schimpf nicht öffentlich zugänglich ist – das könnte als unerlaubte Werbung ausgelegt werden. Dabei hat die Firma Jägermeister nichts damit zu tun: »Die Sammlung habe ich mit meinem Sohn Oliver aufgebaut, wobei uns die Familie Mast privat unterstützt. Aber diese Unterstützung ist vollkommen von dem Unternehmen Jägermeister getrennt.« Das bedeutet aber nicht, dass nicht hin und wieder bei Veranstaltungen wie Schloss Dyck der eine oder andere Rennwagen zu sehen ist.

Was haben Vater und Sohn bislang wiedergefunden und in der neuen, etwa 550 Quadratmeter großen Halle versammelt? Einer Halle, an der äußerlich nur der vor der Tür geparkte Anhänger mit der Aufschrift »72STAGPOWER« und die Glaseingangstür, die mit Worten wie »Hockenheim«, »Norisring«, »Monza« oder »Nürburgring« geschmückt ist, einen Hauch von Rennatmosphäre vermittelt. Im Innenraum stehen Pretiosen, geschmückt mit einer beeindruckenden Sammlung von Sturzhelmen, die Oliver Schimpf – er war über Jahre der Chef des Helm-Produzenten Schuberth – von den Grand Prix-Piloten geschenkt bekommen hat. Dazu gibt es eine perfekt ausgestattete Werkstatt, in der Ex-Rennmechaniker Michael Groth mit einem Mitarbeiter an den Fahrzeugen arbeiten.

Da wären an erster Stelle natürlich der 914/6, der RSR 3.0 und der BMW 320, die der Senior dereinst selbst bewegt hat. Daneben steht ein Ford Capri, der bei Rallyes eingesetzt wurde sowie ein M3 Sport Evolution, der Ende 1991 für die DTM-Läufe aufgebaut und von Armin Hahne pilotiert wurde. Dazu gibt es einen March Cosworth Formel 1 von 1974, mit dem Hans-Joachim Stuck beim GP von Deutschland auf dem Nürburgring Siebter geworden war und den March Formel 2 mit BMW-Power, in dem Jochen Mass 1977 das Eifel-Rennen gewann. Und in der Endphase der Restaurierung befindet sich der bereits erwähnte Porsche 956.

Noch etwas länger wird es dauern, bis ein Alfa Romeo 155 V6 aus der DTM fertig restauriert sein dürfte, auch hier dringen Vater und Sohn Schimpf auf Perfektion: »Eines Tages werden alle Fahrzeuge nicht nur perfekt restauriert sein. Rennwagen sind schließlich dafür gebaut, eingesetzt zu werden. Gut, dass wir nur eine knappe Fahrstunde entfernt die Rennstrecke von Oschersleben haben, wo die Rennwagen regelmäßig gefahren und getestet werden.«

Zu diesen Fahrzeugen gehören ein Carrera RSR 3.0 und ein BMW 3.0 CSL, die auf originalen Fahrgestellen exakt nach den Vorgaben der Rennwagen aufgebaut werden – »Wir wurden immer wieder gefragt, ob wir nicht derartige Repliken bauen und verkaufen könnten. Es gibt offenbar für Jägermeister-Rennwagen eine große Nachfrage, die wir nun step by step bedienen wollen.«

Und gibt es noch Fahrzeuge, die in der Sammlung fehlen? »Ein paar könnte ich mir schon vorstellen, doch werde ich sie nicht nennen – sonst steigen die Preise noch weiter, denn die Verkäufer glauben immer, dass die Firma Jägermeister hinter der Sammlung steht und bezahlt. Was Unsinn ist.«

Man darf mit Spannung die weitere Entwicklung dieser Sammlung erwarten – und wo Eckhard und Oliver Schimpf noch Mosaiksteine in Orange finden werden, um das Puzzle zu vollenden.